

имеющие тесные связи с предприятиями воздушного, морского, речного, автомобильного и железнодорожного транспорта.

Таким образом, услуги по перевозкам грузов и пассажиров являются предметом купли-продажи на различных международных транспортных рынках. Страны, участвующие в международных экономических связях, продавая и покупая через свои грузовладельческие, транспортные, туристические и другие организации транспортные услуги, осуществляют их экспорт и импорт.

УДК 656.073

Асп. С.А. Лаврищев  
Рук. Л.А. Чернышев  
УГЛТУ, Екатеринбург

## **ВИДЫ И РЕГЛАМЕНТАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Перевозочные средства, транспортные сети и терминальные комплексы, используемые в международных перевозках грузов и пассажиров, отличаются большой капиталоемкостью объектов и во многих случаях низкой фондоотдачей (капиталоотдачей). К тому же транспортный бизнес относится к разряду наиболее рискованных видов предпринимательской деятельности. Международной признается перевозка, осуществляемая на том или ином виде транспорта, когда место отправления и место назначения расположены на территории:

- двух или более государств;
- одного и того же государства, но для транзита необходимо дважды пересечь границу другого сопредельного государства, или предусмотрена остановка на территории другого государства.

Государства, заинтересованные в расширении деятельности собственных национальных транспортных предприятий в международных перевозках, всегда стремились к международному сотрудничеству в целях выработки единообразных (унифицированных) условий перевозки грузов и пассажиров, а также согласования юридических норм, относящихся к режиму нахождения перевозочных средств и обслуживающего их персонала в пределах юрисдикции договаривающихся сторон. Для этого на межгосударственном уровне заключено множество международных соглашений по отдельным видам транспорта, получивших название «транспортные конвенции». В отдельных случаях многосторонние соглашения о международных перевозках заключены на уровне транспортных предприятий разных стран.

Характерной особенностью правового регулирования в этой сфере является то, что основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях, содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров.

Транспортные конвенции принимаются применительно к отдельным видам транспорта или охватывают деятельность всех или нескольких видов транспорта. В большинстве международных транспортных конвенций имеются положения, касающиеся договора перевозки грузов и пассажиров в соответствующих международных сообщениях. Согласно договору, одна сторона – транспортная организация (перевозчик) – принимает на себя обязательство доставить груз или пассажира в условленный пункт назначения, а другая сторона – грузовладелец (пассажир) – обязуется уплатить перевозчику провозную плату. Остальные условия договора перевозки дополняют, конкретизируют и расшифровывают указанные выше обязательства.

Транспортные конвенции определяют основные реквизиты, а в ряде случаев и форму транспортных документов, которые должны применяться в международных перевозках. Наиболее распространены два типа транспортных документов: накладная (для железнодорожных, воздушных и автомобильных сообщений) и коносамент (для морских и речных сообщений). Коносамент выдаётся судовладельцем (капитаном) грузоотправителю в удостоверение принятия груза к перевозке морским путем.

#### *Международные морские сообщения*

Основным международным соглашением, определяющим взаимоотношения участников договора морской перевозки и правовой статус коносамента, является Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 1924 г. (Гаагские правила). Брюссельским протоколом 1968 г. в эту конвенцию были внесены некоторые изменения. В настоящее время в Брюссельской конвенции участвуют более 70 государств. Главное внимание в Гаагских правилах уделено вопросу об ответственности морского перевозчика за сохранность груза.

С учетом критики ряда положений Брюссельской конвенции 1924 г. со стороны грузовладельцев разных стран, особенно развивающихся, в 1978 г. была принята конвенция ООН о морской перевозке грузов, известная как Гамбургские правила. Хотя новая конвенция все еще не вступила в силу, она, тем не менее, оказывает значительное влияние на практику международных морских перевозок.

Морские перевозки пассажиров и багажа до недавнего времени регламентировались Международной конвенцией об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем от 1961 г. В 1987 г. вступила в силу новая конвенция о морских перевозках

пассажиров, их багажа, транспортных средств и ручной клади (Афинская конвенция).

#### *Международные речные сообщения*

Комплекс вопросов, связанных с организацией международных перевозок по реке Дунай, регулируется Братиславскими соглашениями, заключенными речными пароходствами придунайских стран. Участниками первого из них (Соглашения об общих условиях перевозки грузов по реке Дунай 1955 г.) явились пароходства Болгарии, Венгрии, Румынии, СССР и Чехословакии. В 1966 г. к этому соглашению присоединились речные пароходства Югославии, а в 1968 г. – Австрии и ФРГ. Следующим шагом было заключение в 1978 г. этими пароходствами Международного соглашения об общих условиях перевозки контейнеров по реке Дунай. В 1979 г. те же пароходства заключили соглашение о международных грузовых тарифах.

#### *Международные воздушные сообщения*

К числу международных соглашений по воздушному транспорту относится конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве в 1929 г. и дополненная в последующем протоколами: Гаагским 1955 г., Гватемальским 1971 г. и Монреальским 1975 г. В ней участвует большинство стран мира.

Варшавская конвенция применяется в регулярных воздушных сообщениях. Правовой основой договора о воздушной перевозке в нерегулярных (чартерных) сообщениях являются положения Гвадалахарской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1961 г.

#### *Международные железнодорожные сообщения*

Наиболее универсальными многосторонними соглашениями о международных железнодорожных сообщениях являются Бернские конвенции о перевозках грузов (сокращенно – МГК) и о перевозках пассажиров (МПК), первоначально заключенные в конце прошлого века между несколькими европейскими странами. В последующем они многократно пересматривались.

В настоящее время действует единая Конвенция о железнодорожных перевозках в редакции 1980 г. (КОТИФ), содержащая объединенный текст Бернских конвенций. Участниками Бернских конвенций являются большинство европейских и ряд азиатских и африканских стран.

#### *Международные автомобильные сообщения*

Этот вид сообщений регулируется Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ) и Европейским соглашением о международных автомобильных перевозках опасных грузов (ДОПОГ), вступивших в силу, соответственно, в 1961 и 1968 гг. Участниками этих соглашений является большинство стран мира.

В целях упрощения таможенных процедур в международных автомобильных сообщениях европейских стран в 1959 г. была заключена Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (МДП, Конвенция МДП). В 1975 г. была принята ее новая редакция.

#### *Международные смешанные сообщения*

В 70-х годах в рамках нескольких международных организаций проводилась разработка проекта соглашения о договоре прямой смешанной перевозки. В результате этого в 1980 г. была принята Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов.

Основные положения, определяющие организацию и условия перевозок грузов и пассажиров в международных сообщениях, содержатся в транспортных конвенциях и международных соглашениях. Вопросы правового регулирования перевозок являются содержанием многих двухсторонних соглашений, заключенных на межгосударственном уровне или между транспортными представителями двух стран.

Таким образом, приведенная краткая классификация видов предпринимательской деятельности в сфере международных перевозок грузов, багажа и пассажиров даёт возможность оценить масштабы и разнообразие транспортных услуг, перспективные направления соглашений по межгосударственному регулированию транспортных процессов и их правовому обеспечению.

УДК 551.588.6:581.132(470.22)

Асп. И.С. Лазарев, В.В. Крудышев  
Рук. В.А. Усольцев  
УГЛТУ, Екатеринбург

### **КЕДРОВНИКИ НОВО-ЛЯЛИНСКОГО ЛЕСНИЧЕСТВА: ТАКСАЦИОННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ФИТОМАССА ДРЕВОСТОЕВ**

Исследование выполнено в темнохвойных насаждениях Ново-лялинского лесничества Свердловской области, в среднетаежной подзоне [1].

Заложено 10 пробных площадей в древостоях с преобладанием кедра Сибирского в возрасте от 70 до 134 лет в черничном и сфагновом типах леса. На пробных площадях выполнена таксация древостоев, и в пределах варьирования диаметра стволов взято 13–14 модельных деревьев каждой древесной породы. По ранее опубликованной методике [2] у каждого дерева определен фракционный состав фитомассы в абсолютно сухом состоянии и рассчитаны аллометрические уравнения зависимости фитомассы